Die
oberer̈zgebirgische Eisenbahn.

Von

F. C. Freiherr von Beust,
Königl. Sächs. Oberberghauptmann.

Freiberg.
Verlag von J. G. Engelhardt.
1854.

In dem zweijährigen Zeitraume seit dem Erscheinen der kleinen Schrift, durch welche ich die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung zwischen Zwickau und dem Obererzgebirge darzuthun gesucht habe (Freiberg, bei Engelhardt 1852), sind verschiedene Ereignisse eingetreten, welche auf die Ausführung dieses Projektes jedenfalls nur von wesentlich günstigem Einfluß sein können und daher eine Wiederaufnahme der Besprechung desselben im öffentlichen Interesse wohl ausreichend gerechtfertigt erscheinen lassen.

Das Eisenbahnwesen im Allgemeinen hat in aller und jeder Beziehung die entschiedensten Fortschritte gemacht. Was vor wenig Jahren noch als ein ausnahmsweises Wagniß in der Bauausführung erschien, ist jetzt bereits in die regelmäßigen Grundsätze der Bautechnik aufgenommen; denn es ist jetzt eine allgemein bekannte Thatsache, daß Steigungen von 1:40 und Curven von 500, ja selbst unter Umständen von 300 Ellen Radius bei Gebirgsbahnen vorkommen können. Mehr und mehr hat sich durchschnittlich der Betriebsaufwand der Bahnen, im Verhältniß zum Bruttoertrage, vermindert, während gleichzeitig eine sehr namhafte Steigerung des letzteren bemerkbar worden ist. Ganz besonders hat die Bedeutung des inneren Verkehrs in

ihrem Einfluß auf den Ertrag der Bahnen zugenommen und in den weitesten Kreisen und in den verschiedensten Ländern Anerkennung gefunden.

Die Handelsbeziehungen der deutschen Länder unter sich haben, nach glücklicher Ueberwindung einer gefährlichen Krise, eine feste Gestaltung gewonnen, welche allen, auf Entwickelung des materiellen Wohlstandes abzielenden, Unternehmungen eine sichere Basis bietet und die Besorgniß ausschließt, durch gefährliche Schwankungen der Handelspolitik gestört und beeinträchtigt zu werden.

Endlich — was besonders hervorgehoben zu werden verdient — sind die sächsischen Finanzverhältnisse in einen Zustand der Ordnung und des Vertrauens zurückgekehrt, welcher jede Besorgniß einer Gefahr bei Unternehmungen, die notorisch auf eine nachhaltige Steigerung der Erwerbsfähigkeit des Landes abzielen, unbedingt ausschließt. Insbesondere aber darf man erwarten, daß schon der nächste Rechenschaftsbericht über den Ertrag der Staatseisenbahnen selbst die ängstlichsten Gemüther beruhigen und vor Allem den wichtigen Nachweis liefern wird, daß Sachsen eben ein Land ist, welches große Kapitalanlagen im Eisenbahnwesen sehr wohl zu verzinsen vermag.

Die Erwägung aller dieser Verhältnisse sollte wohl ausreichende Veranlassung bieten, sich mit der Frage ernstlich zu beschäftigen:

> wie dem Obererzgebirge, diesem bis jetzt armen, aber in seinen mannichfachen Naturkräften auch noch sehr unentwickelten, großen und dichtbevölkerten Landestheile durch Einbeziehung in das sächsische Eisenbahnnetz aufzuhelfen sei und zwar nicht blos in einseitiger und dürftiger, sondern in möglichst vielseitiger und umfassender Weise?

Wenn bis jetzt wesentlich immer nur von einer Bahnverbindung zwischen Zwickau und Schwarzenberg die Rede gewesen ist, ein Projekt, dem auch die hohe Staatsregierung dem Vernehmen nach ihre Aufmerksamkeit bereits zugewendet hat, so will es mir scheinen, daß man auf dem heutigen Standpunkte der Eisenbahnerfahrung mit dieser einen, allerdings hauptsächlichsten, Verkehrsader sich nicht begnügen, sondern das gesammte Obergebirge, nach Westen und Osten, einerseits bis zur voigtländischen Grenze bei Schönheyde, andererseits bis gegen Annaberg in's Auge fassen sollte.

Ich werde mich zu zeigen bemühen, daß eine solche Ausdehnung des obererzgebirgischen Eisenbahnsystems ohne besondere technische Schwierigkeiten möglich, für das Interesse der betroffenen Gegenden dringend nothwendig und finanziell völlig unbedenklich sei.

Indem ich von der Voraussetzung ausgehe, daß die Hauptbahn von Zwickau oder vielmehr von der Königin Marienhütte aus — als dem Endpunkte der Zwickauer Staatskohlenbahn — in den Thälern der Mulde und des Schwarzwassers bis Schwarzenberg werde geführt werden, glaube ich zuvörderst annehmen zu dürfen, daß diese Linie, wenn auch nicht bis Johanngeorgenstadt, aber doch bis zur König Antonshütte, d. i. etwa 1 Meile oberhalb Schwarzenberg, sofort und vorbehältlich ihres dereinstigen Fortbaues in südlicher Richtung, zu verlängern sein werde.

Abgesehen davon, daß man dadurch der Stadt Johanngeorgenstadt und den Hammerwerken Breitenhof und Wittichsthal um ein Bedeutendes näher rückt, bieten sich insbesondere drei Objekte dar, welche eine Verlängerung der Bahn zunächst bis Antonshütte höchst wünschenswerth machen: das Hammerwerk Erla mit dem

Eisensteinbergbau am Rothenberge, die König Antonshütte selbst und die Grube St. Christoph bei Breitenbrunn. Allerdings darf man diese drei Etablissements nicht nach ihrer jetzigen Ausdehnung bemessen, um in ihnen ein ausreichendes Motiv zur Bahnverlängerung zu erblicken, aber gerade hier sind die Verhältnisse allenthalben von der Art, daß die Menge der, nach und von den bezeichneten Punkten der Berg- und Hütteninduſtrie zu transportirenden Güter durch den Bahnanschluß in ganz ungemeinem Grade und zwar sehr bald steigen wird. Ueberdies dürfte dieses Bahnstück in der Ausführung nur sehr unbedeutende Schwierigkeiten darbieten, während es zugleich den wesentlichen Vortheil gewährt, daß man damit in das Innere der oberhalb Schwarzenberg gelegenen Staatsforsten eindringt.

Die Gegend zwischen Eybenstock, Schönheyde und Bockau umschließt einen höchst ansehnlichen Schatz der besten Eisenerze und ist deshalb seit Jahrhunderten der Sitz eines ausgedehnten Eisensteinbergbaues und Eisenhüttenbetriebes gewesen, welcher letztere sich in dem Muldenthale bis Rautenkranz und Morgenröthe hinaufzieht.

Kann es daher durchaus nicht befremden, daß aus jener Gegend vielfach der Wunsch laut geworden ist, bei einer obererzgebirgischen Bahnanlage möglichst betheiligt zu werden, so scheint dagegen die Idee, dieses Bedürfniß durch ein Hinüberziehen der Zwickau-Schwarzenberger Linie über die bedeutende Höhe von Kirchberg nach Neustädtel und Schlema hinab befriedigen zu wollen, nicht glücklich zu sein; denn es würde auf diesem Wege, abgesehen davon, daß man den natürlichen Thalweg verlassen müßte, um gewaltige Massen von Gütern über eine sehr ansehnliche Gebirgshöhe unter sehr un-

günstigen Steigungsverhältnissen hinüberzuschleppen, nicht nur der Theil des Muldenthales zwischen Haslau und Nieder-Schlema von der Bahnbenutzung völlig ausgeschlossen, sondern selbst der Eybenstocker Gegend nur in sehr unvollkommener Weise genützt werden. Weit mehr scheint sich daher der Weg zu empfehlen, von der Hauptbahn aus bei Aue eine Zweigbahn im Muldenthale bis Schönheyde hinauf zu legen, wodurch nicht nur die Hauptregion des Eisensteinbergbaues und Eisenhüttenbetriebes ihrer Länge nach durchschnitten und selbst den entfernteren Werken durch Anschluß mittelst einer kurzen Thalchaussee die Gelegenheit zur Mitbenutzung geboten würde, sondern auch die Staatsforsten in ihren schönsten Beständen auf eine große Strecke berührt und die dichtbevölkerten Orte Eybenstock und Schönheyde fast unmittelbar getroffen würden, während das Plateau zwischen dem oberen und unteren Muldenthale durch zwei Bahnlinien eingefaßt wäre.

Dem Interesse von Schneeberg und Neustädtel wird ausreichend entsprochen werden können durch Legung eines Pferdegleises im Schlemaer Thale zum Anschluß an die Hauptbahn, welches für den Umfang des hier zu erwartenden Transportes vollkommen genügen und bei mäßigen Anlagskosten auch wohl so ziemlich rentiren dürfte. Auf den Durchgangsverkehr freilich werden die genannten Orte verzichten müssen, aber dieser ist an unnatürlichen Stellen ohnehin nicht mehr festzuhalten, und je mehr Anstrengungen man etwa machen wollte, um Personen und Güter noch fernerhin ohne Noth über hohe Berge und durch tiefe Thaleinschnitte zu nöthigen, um so sicherer wird man allen Verkehr von sich abstoßen; jeder Widerstand, der in diesem Sinne etwa versucht werden möchte, könnte daher der guten

Sache zwar schaden, nie und nimmermehr aber sein Ziel erreichen.

Von Schwarzenberg aus erstreckt sich der dichtbevölkertste und wohl auch gewerbfleißigste Theil des oberen Erzgebirges in östlicher Richtung bis Annaberg; Beweis dafür sind schon die vielen kleinen Städte, die hier in so großer Nähe beisammen liegen: Grünhayn, Scheibenberg, Elterlein, Schlettau, Geyer, Ehrenfriedersdorf, Buchholz, Annaberg. Kann es demnach schon in dieser Hinsicht nicht zweifelhaft sein, daß eine Verlängerung der Bahn von Schwarzenberg aus in östlicher Richtung gerechtfertigt sein würde, so ist aber auch in den bergmännischen Verhältnissen dieser Gegend ein sehr wichtiges Motiv für die gedachte Bahnlinie gegeben. Fast ohne Unterbrechung ziehen sich von Schwarzenberg bis Geyer nicht allein sehr ansehnliche Depots von Eisenstein und Braunstein, sondern auch jene mächtigen Lager von Schwefelkies, Zinkblende, Bleiglanz und Kupferkies, die in alten Zeiten sehr stark bebaut, später bei vertheuertem Holz und erhöhtem Arbeitslohn fast völlig verlassen, nur der möglichst direkten Bahnverbindung mit den Steinkohlenwerken und mit der König Antonshütte warten, um Gegenstand eines sehr massenhaften und constanten Ausbringens werden zu können; auch der mächtige Erzstock des Briccius bei Annaberg gehört in diese Klasse von Lagerstätten. Es ist hier der Ort, darauf hinzuweisen, daß in der Benutzung auf Schwefelsäure und Zink sich auf dem heutigen Standpunkte der Technik für die Haupterze jener Gruben eine Aussicht eröffnet, die ihnen einen, gegen frühere Zeiten sehr namhaft höheren Werth verleiht, eine Aussicht, welche sich lediglich durch eine Bahnverbindung mit Zwickau, durch diese aber auch in der allervollkommensten Weise

verwirklichen läßt, um so mehr als Zwickau der Ort ist, der auch in Absicht auf die großartige Verarbeitung der Schwefelsäure, vermöge eines verhältnißmäßig billigen Salzbezuges und einer, an Ort und Stelle fast werthlosen Brennmaterialkraft, die allerbeste Gelegenheit bietet. Möge man daher bei der Beurtheilung dieser Verhältnisse nicht an die Erscheinung eines Zubußboten oder an ein, mit wenigen Mann Belegung kümmerlich gefristetes Grübchen, sondern an einen ernsten Bergwerksbetrieb denken, der es mit dem Ausbringen colossaler Massen zu thun hat und deshalb als vollkommen ebenbürtiger Faktor neben anderen Gewerben aufzutreten berechtigt ist, wo es sich um Bahnfragen handelt.

Es scheint nicht, als ob die Terrainbeschaffenheit einer Bahnanlage in der bezeichneten Richtung irgend erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellte, im Gegentheil dürfte dieselbe sich für diesen Zweck so günstig erweisen, als man es in einer Gebirgsgegend überhaupt nur erwarten darf. Folgt man von Schwarzenberg aus dem Laufe des, von Schwarzbach und Langenberg herabkommenden Thales, so gelangt man in einer Entfernung von etwa $^3/_4$ Meilen auf ein Plateau, auf dem sich die Bahn über Schlettau nach Buchholz ohne besondere Schwierigkeiten muß fortführen lassen. Schlettau liegt ungefähr 400 sächs. Fuß über Schwarzenberg. Dies hätte nun an sich, auf eine Entfernung von nahe 2 Meilen, bei einer Gebirgsbahn gar nichts zu bedeuten; allerdings aber wird diese Höhe, der Hauptsache nach, schon in den ersten $^2/_5$ der Weglänge erstiegen werden müssen, was indessen immer nur ein Steigen von etwa 1 : 55 erwarten läßt. Ueber Buchholz hinaus bis Annaberg die Bahn zu führen, dürfte wohl nicht rathsam sein,

da die Entfernung vom Bahnhofe bis Annaberg nur etwa $1/5$ Meile betragen wird und es sich schwerlich der Mühe lohnen würde, die Kosten einer hohen Eisenbahnbrücke über das Sehmathal aufzuwenden, um nur den Bahnhof dicht vor Annaberg zu bekommen.

Ueberhaupt läßt sich, soweit man es ohne specielle Terrainuntersuchung zu übersehen vermag, durchaus nicht erwarten, daß man bei Ausführung der im Vorstehenden bezeichneten Bahnlinien auf irgend wesentliche Hindernisse stoßen werde, indem man überall theils dem Laufe der Thäler folgen, theils auf einem Gebirgsplateau fortgehen kann. Nirgends ist ein einigermaßen bedeutender Thaleinschnitt zu überschreiten oder eine schwierige Gebirgshöhe zu überwinden, und wenn auch an einzelnen Stellen vielleicht kurze Tunnels oder Thalerweiterungen nothwendig werden sollten, so können dieselben, auf die gesammte Bahnlänge repartirt, unmöglich einen bedeutenden Ausschlag geben. Ich halte mich deshalb, zugleich in Anbetracht des Umstandes, daß man bei dieser, in der Hauptsache und zunächst lediglich dem Binnenverkehr gewidmeten Bahn jede Art von Luxus, auch selbst in der Bahntrace zu Erzielung unverminderter Fahrgeschwindigkeit, zu vermeiden suchen wird, vollkommen überzeugt, daß mit einem Anlagsaufwande von 450000 Thlr. für die Meile vollständig auszureichen sein muß, was auf die ganze Länge von $10\frac{1}{2}$ Meilen, als:

$4\frac{1}{2}$	M.	von	Königin Marienhütte bis Schwarzenberg,
1	=	=	Schwarzenberg bis Antonshütte,
$2\frac{3}{4}$	=	=	Aue bis Schönheyde,
$2\frac{1}{4}$	=	=	Schwarzenberg bis Buchholz,

uts.

eine Totalsumme von

4725000 Thaler

und, unter Hinzurechnung von 75000 Thaler für das Schneeberger Pferdegleis, im Ganzen

4800000 Thaler

giebt.

Ueber die Nützlichkeit dieser Bahn für das gesammte Obergebirge glaube ich mich nicht erst noch besonders verbreiten zu müssen. Ein Umstand indessen, der vielleicht doch besonders hervorgehoben zu werden verdient, ist die Gleichförmigkeit, mit welcher allen Theilen des Gebirgslandes auf solche Weise Hülfe geschafft würde, soweit dies in dergleichen Dingen überhaupt möglich ist. An den 25 Städten des Obergebirges würde die Bahn in folgenden Entfernungen vorübergehen:

Aue Buchholz Hartenstein Schlettau Schneeberg Schwarzenberg Wildenfels	unmittelbar an der Bahn.

Annaberg	1/5	M.	von	der	Bahn.
Ehrenfriedersdorf .	1 1/4	=	=	=	=
Elterlein	1/3	=	=	=	=
Eybenstock	1/3	=	=	=	=
Geyer	1 1/4	=	=	=	=
Grünhayn	2/3	=	=	=	=
Jöhstadt	1 1/2	=	=	=	=
Johanngeorgenstadt	1 1/4	=	=	=	=
Kirchberg	2/3	=	=	=	=
Lößnitz	1/2	=	=	=	=
Marienberg	2 1/2	=	=	=	=
Neustädtel	1/6	=	=	=	=
Scheibenberg . . .	1/4	=	=	=	=

Stollberg	$1\frac{1}{2}$	M. von der Bahn.
Thum	$1\frac{3}{4}$	= = = =
Wiesenthal	$2\frac{1}{2}$	= = = =
Wolkenstein	$1\frac{3}{4}$	= = = =
Zwönitz	$1\frac{1}{4}$	= = = =

Gewiß erscheint daher der Wunsch gerechtfertigt, daß man in dem gesammten Obergebirge sich lebhaft und einmüthig für die baldigste Verwirklichung dieses Planes interessiren und nicht etwa durch einseitige Verfolgung partikularer Zwecke die ohnehin so zerstreuten Kräfte in unfruchtbaren Kämpfen aufreiben möchte! Ganz neuerdings hat sich eine Stimme aus Annaberg vernehmen lassen, welche die obergebirgische Eisenbahnfrage durch eine direkte Fortsetzung der Chemnitz-Riesaer Bahn nach Annaberg und von da (über den Fichtelberg bei Wiesenthal?!) nach Carlsbad zur Erledigung bringen möchte. Dieser Vorschlag, so embryonisch er auch noch sein mag, läßt sich doch deshalb nicht mit Stillschweigen übergehen, weil sich darin eine merkwürdige Aehnlichkeit mit der Chemnitz-Riesaer Linie selbst ausspricht. Gerade wie damals die Interessen des östlichen Erzgebirges mit seinem vorwaltend starken Kohlenbedürfniß völlig ignorirt wurden, damit nur Chemnitz recht bald eine Eisenbahn bekommen möchte, die es durch den Anschluß an Zwickau weit eher und besser bekommen hätte, so möchte jetzt das westliche Erzgebirge mit seiner metallurgischen und überhaupt mineralischen Industrie und seinen reichen Forsten zurückstehen und verkümmern, um nur Annaberg recht bald an das europäische Eisenbahnnetz angeschlossen zu sehen. Möge daher das Obergebirge auf seiner Huth sein! Das östliche Erzgebirge verdankt es der concentrirten Kraft des Freiberger Bergbaues, daß es trotz der stattgefundenen

Umgehung mit der Chemnitz-Riesaer Bahn seine Bahnverbindung dennoch hoffentlich sehr bald erhalten wird; im westlichen Gebirge möchte es an einem solchen Element fehlen, um das Unglück, wenn es einmal geschehen, wieder gut zu machen. Keineswegs soll übrigens hierdurch gesagt sein, daß eine direkte Bahnverbindung zwischen Annaberg und Chemnitz (vielleicht über Zschopau im Anschluß an die Linie Freiberg-Chemnitz) sich nicht einmal recht nützlich und vielleicht nothwendig erweisen könnte; wie aber die Linie Chemnitz-Riesa, obwohl an sich, auch nach dereinst bewirkter, direkter Verbindung zwischen Dresden und Chemnitz, gewiß recht wichtig und wohlthätig für den sächsischen und den allgemeinen deutschen Verkehr, jedenfalls die letzte der Linien gewesen wäre, deren es zur Vollendung des Hauptbahnnetzes bedurft hätte, so wird auch die Annaberg-Chemnitzer Linie füglich bis dahin ausgesetzt bleiben können, wo die gleichberechtigten Interessen des gesammten Obergebirges ihre Befriedigung gefunden haben werden. Im Uebrigen ist die Herstellung der Eisenbahn von Annaberg nach Schwarzenberg und von da weiter aufwärts nach Johanngeorgenstadt die nothwendige Vorbedingung einer, von Chemnitz aus über Annaberg nach Carlsbad zu bewirkenden Bahnverbindung, denn der unzweifelhaft beste, wo nicht der einzig mögliche Uebergang nach Böhmen führt von Schwarzenberg über Platten. In diesem, verhältnißmäßig höchst günstigen Gebirgsübergange, der mit der Zeit jedenfalls nicht ungenutzt bleiben wird, liegt auch die Bürgschaft einer für den allgemeinen Groß-Verkehr künftig sehr wesentlichen Bedeutung der Linie Zwickau-Schwarzenberg und die Gewähr einer hohen Rentabilität der obererzgebirgischen Bahn.

Ohne aber auf diesen Umstand für jetzt Rücksicht nehmen zu können, wird die letztgedachte Bahn an und für sich schon eine ausreichende Dividende zu gewähren vermögen, und es ist die wichtigste Aufgabe des gegenwärtigen Aufsatzes, den desfalls nothwendigen Nachweis wenigstens annähernd zu versuchen.

Geht man hierbei zuvörderst von der, jedenfalls nicht übertriebenen, Voraussetzung aus, daß eine Gesammtbevölkerung von ungefähr 180000 Köpfen in den Bereich der Bahn falle, so weit dieselbe ihren Einfluß erstreckt, so wird man für die gesammte Einnahme vom Personenverkehr mit großer Sicherheit eine Summe von

108000 Thaler

annehmen können, was einem Ansatze von ungefähr 10000 Thalern auf die Meile entspricht. Diese Annahme läßt sich, wie mir scheint, auf folgende Weise rechtfertigen. Die Löbau-Zittauer Bahn, die doch gewiß keiner vorzüglichen Frequenz sich erfreut, wird gegenwärtig nahe 8000 Thlr. pr. Meile an Personeneinnahme haben. Nun sind aber aus mehreren Gründen die Verhältnisse für die Personenfrequenz bei der obergebirgischen Bahn unstreitig günstiger, als sie es bisher wenigstens bei der Löbau-Zittauer waren. Einmal nämlich ist Zwickau ein ganz anderer Bahnkopf als Löbau, weil nach Herstellung der Verbindung von da mit Chemnitz, die doch unter allen Umständen in der nächsten Zeit wird erfolgen müssen, drei Hauptbahnlinien von Zwickau auslaufen werden (Chemnitz, Leipzig, Hof). Zweitens liegt es zum Theil wenigstens in den eigenthümlichen Erwerbsverhältnissen der obererzgebirgischen Bevölkerung, daß dieselbe auf eine beweglichere Existenz als manche andere angewiesen ist. Endlich aber — und dies ist ein Moment, welches gar nicht

gering anzuschlagen sein dürfte — steht für die obergebirgische Bahn eine bedeutende Touristenfrequenz zu erwarten. Die Thäler der Mulde und des Schwarzwassers mit ihren Umgebungen bieten einen solchen Reichthum an landschaftlicher Schönheit und eine solche Frische der Gebirgsnatur, daß es aller und jeder Erfahrung widerstreiten würde, wenn dieselben nicht sehr zahlreichen Fremdenbesuch durch die Bahn erhalten sollten, um so mehr, als hier noch das Bild eines vielseitigen eigenthümlichen Gewerbslebens hinzutritt, welches der Gegend einen besonderen Reiz verleiht.

Kann unter Berücksichtigung dieser Umstände die Annahme einer Personeneinnahme von — 18 Ngr. — pr. Kopf, d. i. wie oben $\frac{18}{30}$ (180000) = 108000 Thlr. auf hohe Wahrscheinlichkeit Anspruch machen, so gelangt man noch auf ein weit günstigeres Resultat, wenn man die Erfahrungen von den sächsischen Bahnen in ihrer Gesammtheit zum Anhalten nimmt.

Auf den 70 Meilen aller sächsischen Bahnen beträgt die jährliche Personeneinnahme überhaupt ungefähr 1400000 Thlr. Wäre das Land durchgängig in ähnlicher Weise mit Bahnen durchzogen, als es die bis jetzt darin bevorzugten Landestheile sind, so müßten zu jenen 70 Meilen allermindestens noch 40 hinzukommen und es würde sich, das bisherige Verhältniß zum Anhalten genommen, eine Personeneinnahme von überhaupt 2200000 Thlr. herausstellen. Zieht man hiervon ein Dritttheil für den Grenz- und Durchgangsverkehr ab (in Belgien z. B. beträgt diese Quote nur etwa $1/5$), so verbleiben $1466666 2/3$ Thlr. oder auf den Kopf der Gesammtbevölkerung des Königreichs ungefähr 22 Neugroschen. — Wenn nun, unter gänzlichem Absehen von

dem Fremdenverkehr, kein Grund zu der Annahme vorliegen dürfte, daß auf der obererzgebirgischen Bahn nicht der mittlere Satz der Personeneinnahme erreicht werden sollte, so stellt die obige Annahme von — 18 Ngr. — pr. Kopf sich gewiß als eine sehr mäßige dar. Nicht minder rechtfertigt sich die Wahrscheinlichkeit einer Personeneinnahme von mindestens 108000 Thaler, wenn man für die Hauptlinie Zwickau-Schwarzenberg, auf welcher sich der ganze Verkehr concentrirt, 15000 Thlr., und für die Nebenlinien 7000 Thlr. Personeneinnahme pr. Meile annimmt.

Das wichtigste Element für die Rentabilität der obererzgebirgischen Bahn wird aber jedenfalls der Güterverkehr abgeben. Die Abschätzung desselben hat insofern ihre eigenthümlichen Schwierigkeiten, als bei einer Bahn, welche ganz eigentlich dazu bestimmt ist, einen massenhaften Transport geringwerthiger Güter, der bis jetzt eben der unverhältnißmäßig hohen Transportkosten wegen nur in höchst beschränkter Weise stattfinden konnte, in's Leben zu rufen, dem Voranschlage sehr leicht, unter der Firma nüchterner Besonnenheit, der Vorwurf zu sanguinischer Auffassung gemacht werden kann. Glücklicherweise liegen indessen der Erfahrungen bereits zu viele vor, welche unter Verhältnissen, wie die hier gegebenen, die rasche Entwickelung eines, alle Vorberechnung übersteigenden Güterverkehrs in der übereinstimmendsten Weise bestätigen, als daß man sich fürchten sollte, jener optimistischen Sicherheitsrechnung gegenüberzutreten, die in extremer Anwendung eben nichts Anderes ist als die gewissenhafte Umsicht eines commandirenden Generals, der nicht anzugreifen wagt, so lange er nicht eine dreifache Uebermacht zu haben glaubt, und darüber die besten Gelegenheiten zum Schlagen versäumt.

Es haben für die Ermittelung des Güterverkehrs im Obergebirge die sorgfältigsten und gewissenhaftesten Erörterungen stattgefunden, und jedenfalls verdienen die desfallsigen Bemühungeu die dankbarste Anerkennung. Aber wie überall, so können auch hier die ermittelten Zahlenwerthe nur eine Andeutung für die Verkehrsberechnung abgeben, denn um die letztere festzustellen, fehlt es an dem, in der Regel ungleich wichtigeren Faktor, dem Coefficienten, um den sich der bisherige Verkehr durch den Bahnbetrieb erhöht, und die Inbetrachtnahme von Verhältnissen, die sich durch die Existenz der Bahn überhaupt erst bilden.

Mir will es daher scheinen, daß ein detaillirtes Eingehen in die Einzelheiten des Güterverkehrs überhaupt nur wenig nützen könne und daß man der Wahrheit näher kommen werde, wenn man, im Hinblick auf die vielfachen Erfahrungen bei anderen Bahnen und in Erwägung der Hauptelemente des obergebirgischen Güterverkehrs nur einige Hauptsätze der Rechnung zum Grunde legt.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, glaube ich die gesammte Güterbewegung auf der obererzgebirgischen Bahn zu jährlich 5 Millionen Centner annehmen zu müssen, und zwar:

2000000	Cntr.	Steinkohlen und Kokes,
800000	=	Nutz= und Brennhölzer aller Art,
700000	=	Erze aller Art (Eisenstein, Braunstein, Kiese, Zinkblende, Silbererze),
500000	=	bearbeitete Granitsteine, Dachschiefer, Ziegel, Kalk u. dgl.,
500000	=	Getreide aller Art und Heu,
500000	=	andere Güter aller Art, Salz, Colonialwaaren, Bier, Wein, Fabrikate.

Zur Begründung dieser Positionen nur einige wenige Worte.

Wenn die gesammte Bevölkerung des Obergebirges, wie es in ihrem eigenen Interesse ebensowohl als in demjenigen der Staatsforsten, der Eisenindustrie und des Zwickauer Kohlenbergbaues der Fall sein sollte, in der Hauptsache vollständig auf Steinkohlenfeuerung verwiesen wird und wenn das Eisenhüttenwesen den Aufschwung nimmt, den man nach Ausführung der obergebirgischen Bahn davon zu erwarten unbedingt berechtigt ist, so erscheint die Annahme von 2 Mill. Centr. Steinkohlen und Kokes jedenfalls nichts weniger als zu hoch, wie Jedermann zugeben wird, der in diesen Dingen nur einige Erfahrung besitzt.

Daß unter diesen Umständen aus den Staatsforsten mit dem größten pecuniären Nutzen für die Forstverwaltung 800000 Ctr. Hölzer aller Art auf der Bahn nach Zwickau verführt werden können, läßt sich gewiß nicht bezweifeln, wenn man erwägt, daß die sämmtlichen Waldungen von Marienberg bis in das obere Voigtland zu dieser Lieferung beizuziehen wären.

Nimmt man ferner an, daß auf der Eisenbahn abwärts nach Zwickau etwa 400000 Ctr. an Eisenerzen, Braunstein, Kiesen und Zinkblende und innerhalb des Obergebirges selbst etwa 300000 Ctr. Eisen- und Silbererze aller Art bewegt werden sollen, so setzt auch dies eine so mäßige Ausdehnung der gesammten metallurgischen Industrie voraus, daß man darin eine übertriebene Annahme gewiß nicht erblicken kann.

Der Ansatz von 500000 Ctr. für Steine, Schiefer ꝛc. kann um so weniger als zu hoch betrachtet werden, als es in der Gegend von Zwickau fast in allen Richtungen an guten Bau- und selbst an Chaussee-

steinen fehlt und daher sehr wohl der Fall eintreten könnte, daß, abgesehen von den, unter der beregten Position speciell benannten Artikeln, nach dem Beispiel von Harzburg-Braunschweig Massen von gewöhnlichen Bau- und Chausseesteinen auf der Bahn zugeführt werden könnten.

Die Unzulänglichkeit der obergebirgischen Getreideerzeugung und umgekehrt die ansehnliche Heuproduktion im Gebirge ist zu notorisch, als daß es einer besonderen Rechtfertigung der desfallsigen Position bedürfte.

Der Ansatz endlich von 500000 Ctr. für andere Güter aller Art ist für eine industrielle Bevölkerung von 180000 Köpfen jedenfalls so niedrig gegriffen, daß es eines näheren Nachweises deshalb gewiß nicht bedarf. Müßte es doch sehr schlecht stehen um den künftigen Aufschwung des Eisenhüttenwesens, wenn das Obergebirge nicht allein 200000 Ctr. Eisen mindestens ausführen wollte!

Nimmt man nun an, daß auf der, im Ganzen $10^1/_2$ Meilen langen Bahnstrecke jeder Ctr. Güter einen Weg von durchschnittlich 5 Meilen zurücklegt, und legt für die Produktenfracht den Satz von 3 Pfennigen pr. Ctr. und Meile, für die Getreidefacht von 4 Pfennigen und für Handels-Güterfracht von 5 Pfennigen zum Grunde, so erhält man an Einnahme vom Güterverkehr überhaupt:

$\frac{3 \times 5 \times 4000000}{300} =$	200000 Thlr.	— Ngr.	— Pf.
$\frac{4 \times 5 \times 500000}{300} =$	33333 „	10 „	— „
$\frac{5 \times 5 \times 500000}{300} =$	41666 „	20 „	— „
	275000 Thlr.	— Ngr.	— Pf.

Hiernach berechnen sich die Gesammteinnahmen der Bahn zu

108000 Thlr. (vom Personenverkehr) + 275000 Thlr. (vom Gütertransport) = 383000 Thlr.

oder 36476 Thlr. 5 Ngr. 4 Pf., und unter Hinzurechnung des Schneeberger Gleises zu ungefähr 35000 Thlr. auf die Meile.

Bei den verhältnißmäßig sehr günstigen Steigungsverhältnissen der Bahn, bei der sehr vortheilhaften Ausgleichung, welche die verschiedenen Transportobjekte für die Thal- und Bergfahrt darbieten und bei der Nähe des besten Brennmaterials für den Bahnbetrieb kann man nach heutigen Erfahrungen mehr durchaus nicht als höchstens 45% der Bruttoeinnahme für die Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten abrechnen. Es bleiben sonach

$$\frac{55}{100}(383000) = 210650 \text{ Thlr.}$$

oder

4,38 % Dividende

des Anlagecapitals von 4800000 Thlr. übrig. Möglich und sogar wahrscheinlich ist es, daß die Bahn in den ersten Jahren des Betriebes hinter dieser Rente zurückbleiben, daß sie Anfangs vielleicht nur 3, ja selbst nur 2½ % tragen wird; aber eben so fest überzeugt bin ich auch, daß sie schon nach Ablauf von 5 Betriebsjahren 4% erreichen und von da aus progressiv in der Rente zunehmen wird. Wenn nun der Staat, sei es durch Selbstausführung der Bahn, sei es durch eine Zinsgarantie auf die erste Betriebszeit, genöthigt werden sollte, das anfängliche Manco an 4% auszugleichen, also vielleicht einen jährlichen Zuschuß von 50 bis 70000 Thlr. auf einige Jahre zu leisten: würde der-

selbe dadurch selbst temporär auch nur das mindeste Geldopfer bringen? Es müßte in der That schlimm stehen, wenn der Nutzen, den der Staat aus der ungleich besseren Verwerthung seiner Hölzer, aus der Ersparniß an Kosten und Verlusten durch die Flößen und endlich aus dem Umstande zöge, daß der sächsisch-baierschen sowohl als der Zwickau-Riesaer Bahnlinie durch die obergebirgische Bahn eine sehr namhafte Mehreinnahme zufließen würde, es müßte, sage ich, schlimm stehen, wenn dieser Nutzen jenes Geldopfer nicht reichlich aufwiegen sollte. Sind doch jetzt schon Güter an der böhmischen Grenze des oberen Voigtlandes bedeutend höher verkauft worden, weil die Hölzer durch Vermittelung der, doch noch so entfernten sächs.-baierschen Bahn wesentlich besser als früher verwerthet werden können und muß doch jeder neue Zuwachs der Einnahme bestehender Bahnlinien in einem ungleich günstigeren Verhältniß zu den Reinerträgen beitragen, als dies nach den gewöhnlichen Erfahrungssätzen (nach etwa 55%) der Fall ist!

Kann demnach der Staat seiner moralischen Verpflichtung gegen einen großen, lediglich auf seine Arbeitskraft verwiesenen, Landestheil genügen und sich in finanzieller Beziehung nicht allein eine sehr ansehnliche Steigerung seiner Nutzungen, sondern auch eine unzweifelhafte Erhöhung der Abgabenerträge von einer zahlreichen Bevölkerung sichern, ohne deshalb irgend ein Geldopfer bringen zu müssen, so ist gewiß jede Stunde zu bedauern, um welche die Ausführung des Werkes verzögert wird!

Ich kann es mir nicht versagen, zum Schlusse dieser Abhandlung die Frage über die Wichtigkeit der

Belebung des innern Verkehrs in specieller Beziehung auf Sachsen noch mit wenigen Worten zu beleuchten.

Daß die Eisenbahnen gerade in dieser Hinsicht die größten und überraschendsten Erfolge herbeiführen, ist durch die allgemeine Erfahrung hinlänglich bewiesen.

Es mögen hier einige wörtliche Auszüge aus der vortrefflichen Abhandlung von Dr. Karl Knies, „Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen“, Braunschweig 1853, folgen, welche mir die größte Beachtung zu verdienen und das Verhältniß äußerst treffend zu bezeichnen scheinen.

Er sagt S. 80:

Eine andere wichtige Thatsache besteht darin, daß auf allen Eisenbahnen gegen die früheren Erwartungen der Transport zwischen kleineren Entfernungen, insbesondere auch bei dem Personenverkehr, nicht nur weitab der stärkste ist, sondern auch die stärkere Quote der Einnahme bildet. Diese Thatsache steht insofern mit der vorhererwähnten in einem gewissen Zusammenhange, als die Personen in der ersten oder in der ersten und zweiten Klasse durchschnittlich weit größere Strecken zu durchfahren pflegen. Man erkennt daraus, daß jede Eisenbahn, auch wenn sie über die Landesgrenze hinaus mit ausländischen Bahnen in Verbindung steht, die größten Dienste den ihr benachbarten Landesbewohnern und dem kleinen Verkehr leistet, dagegen die weltbereisenden Touristen und die Vergnügungsfahrten der vornehmen Welt viel weniger in Frage kommen. Die Erfahrung hat schlagend den viel cursirenden Wahn widerlegt, als seien die Eisenbahnen ein Luxusartikel, dessen Genuß Jeder, der wolle, sich verschaffen und zu jedem Preise bezahlen möge. Jede Eisenbahn hat eine kosmopolitische, eine internationale, eine binnenländische und eine lokale Bedeutung; auch bei den riesigsten „Weltbahnen“, welche von einem Ende des Continentes zum andern streben, steht auf jedem Territorium die binnenländische und lokale Bedeutung weit voran. Darin liegt der Grund, warum man sich bald von dem Irrthum des englischen Grundsatzes überzeugen mußte: die kürzeste Linie sei immer die beste.

Ferner S. 111.

Daß die Eisenbahnen aber auch den früheren Verkehr zwischen und in den kleinen Orten stark heben, ist ebensowohl

dadurch zu erweisen, daß der kleine lokale Personenverkehr zwischen geringen Entfernungen weitab die stärksten Zahlen für die Frequenz und Einnahme bildet, als dadurch, daß die Eisenbahnen erst dann zu einer die Verwaltung befriedigenden Einnahme führen, wenn der vielfältige Seitenverkehr auf den rechtwinklig einmündenden Kleinstraßen sich eingestellt hat. Zumal diesen pflegen die Eisenbahnen überhaupt erst von den kleineren Orten her und zu ihnen hin zu bewirken und aufrecht zu erhalten.

Und S. 77:

Man hat so oft selbst mit heiter gestimmten Beweisführungen darauf verwiesen, daß auch die mächtigste Verkehrserleichterung wohl den Verkehr anregen, beleben, concentriren, nicht aber einen überhaupt neuen Verkehr *schaffen* könne. Es giebt indessen überall, ich möchte sagen, einen *latenten* Verkehr. Er ist gebunden durch die vorhandene Beschaffenheit der Transportmittel. Die Höhe der gebräuchlichen Transportkosten und sie allein hält diese Güter und Personen der Verkehrsbewegung fern. Die eintretende Erleichterung und Kostenminderung beseitigt das einzige Hemmniß, entfesselt den Verkehr, macht ihn frei; je stärker die Minderung, um so größer die Masse der in den Verkehr alsbald übergehenden Gegenstände. Dies ist die *verkehrschaffende* Wirkung der Eisenbahnen.

In richtiger Würdigung dieser Verhältnisse hat z. B. die Königl. Belgische Regierung, *neben* der, mit großen Opfern (Lüttich=Aachen) bewirkten Verbindung mit dem Auslande, der vielseitigsten Entwickelung des inneren Eisenbahnsystems von Anfang an die größte Aufmerksamkeit gewidmet und meines Wissens noch keine Veranlassung gefunden, dieses Verfahren zu bereuen. Dieser Thatsache gegenüber steht in Sachsen die Ausführung der binnenländischen Bahnen noch bedeutend zurück und es kann daher die baldige Ausfüllung dieser Lücke nur um so dringender gewünscht werden, je wichtiger die Sache gerade hier nicht nur von der nationalökonomischen, sondern auch von der politischen Seite erscheint. Sachsen ist nun einmal in der Nothwendigkeit, vermöge seiner geschichtlichen Entwickelung und seiner

geographischen Lage, insbesondere auch wegen seiner vielfachen, industriellen Beziehungen, mehr sein zu müssen, als dem jetzigen Territorialumfange eigentlich entspricht. Es kann deshalb nur in der höchsten und allseitigsten Entwickelung seiner inneren Kräfte die Mittel finden, seine Existenz mit Ehre und Erfolg zu behaupten; es muß auf alle Weise danach streben, reich zu werden, denn nur auf diesem Wege, nicht aber durch Ersparnisse am Nothwendigen wird es erstarken.

Aber nicht um das Reichwerden allein, sondern ebenso sehr und mehr noch handelt es sich um die Erweckung und Belebung des Patriotismus in allen Klassen und allen Landestheilen. Es ist eine unbestrittene Wahrheit, daß es in einem großen und mächtigen Staate Motiven des Vaterlandsgefühls giebt, die in einem kleinen Staate keine volle Befriedigung finden können; um so nöthiger wird deshalb in dem letzteren die Erweckung des Gefühls, daß jedes Interesse die sorgsamste Pflege und Beachtung finde und daß man in seiner Existenz sich gegenseitig bedinge. Nichts aber kann geeigneter sein, dieses Gefühl hervorzurufen und lebendig zu erhalten, als die höchstmögliche Belebung des inneren Verkehrs, welche die Staatsangehörigen mit indirekter Nöthigung auf einander anweist, ihre wechselseitigen Beziehungen erweitert und vermehrt, und das Bewußtsein der Zugehörigkeit zu einem lebensvollen Organismus an die Stelle des stumpfen Gefühls setzt, im Wesentlichen nichts Anderes zu sein als der Lohnarbeiter eines Handelshauses in New-York oder an irgend einem andern Punkte der Erde.

Druck von A. Th. Engelhardt in Leipzig.